

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 15 (1961)

Heft: 2

Artikel: Le Corbusier und die Stadt = Le Corbusier et l'urbanisme = Le Corbusier and town planning

Autor: Hofer, Paul

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-330700>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le Corbusier und die Stadt

Le Corbusier et l'Urbanisme

Le Corbusier and Town Planning

1

Wer den Versuch unternimmt, in das Gesamtwerk von Charles-Edouard Jeanneret einzudringen, beginnt kein behaglich meditatives Gespräch mit einem abgeschlossenen, übersichtlich gegliederten Schaffen. Es begegnet ihm kein verehrendes Patriarch des 20. Jahrhunderts wie »Braque le patron« oder Constantin Brancusi. Die Zeit sorgfältig abwägender Wertung ist noch nicht gekommen. An Verwandlungsenergie und Diskontinuität ist er wohl nur dem sechs Jahre älteren Picasso zu vergleichen. Jede Auseinandersetzung mit dem Werk beider Schaffenden ist ein abenteuerlicher Waldgang, voll von Täuschungen, Irrwegen, befreienden Lichtungen und neuer Verstrickung in zunächst unentwirrbar scheinendes Gestrüpp. Die Gesamterscheinung von Werk und Schöpfer ist jedenfalls nur zum Teil von der Herkunft präformiert. Nach einem seiner hugenottischen Vorfahren nennt sich Jeanneret seit 1920 Le Corbusier. Südfranzose nach der Abstammung seines Vaters, Neuenburger Jurassier durch die Heimat seiner Mutter, durch Jugendzeit und erste Lehrjahre, ist er später Wahlfranzose geworden. Die Landesgrenze, nahe beim Geburtsort La Chaux-de-Fonds, hat so gut wie keine Bedeutung. Le Corbusier ist lateinischer Westeuropäer reinsten Geblüts.

Nach der simplifizierenden Schulmeinung heißt »Lateiner« Rationalist, Anbeter puristischer Doktrinen, systematischer Denker und Gestalter. So verstanden, kommt das reichlich abgegriffene Wort an dieses Schaffen nicht einmal als Hilfsbegriff heran. An Strenge und Diszipliniertheit des logischen Kalküls sind ihm Gropius und Mies van der Rohe klar überlegen; an Beharrlichkeit und Zähigkeit der ruckweise vorangetriebenen Selbstverwirklichung übertrifft ihn keiner. Die »cartesiansche Schicht« ist da, aber nur als eine neben anderen von ebenbürtiger Mächtigkeit. Le Corbusier fordert, protestiert, klagt an, scheint zu verzweifeln, setzt unablässig neu an; Selbstüberhebung ist ihm so wenig fern wie Selbstbescheidung; angemessener Umgang mit diesem Schaffen heißt nicht kühl distanzierte Betrachtung, sondern hellwach-kritisches Gespräch. Dieses aber hat sich in jedem einzelnen Augenblick zu erfüllen. Wer Le Corbusier beim Wort zu nehmen versucht, faßt leichthin schon Abgestreiftes. Das Binswangersche Kriterium des »Bei-etwas-Nehmen-Könnens« der Person ist auf ihn nicht anwendbar.

Was uns begegnet, das sind paradoxe, gerade darin erzfranzösische Kontrastpaare. Durch das Gitter der Ratio schlägt Emotionelles durch; das Gitter bleibt intakt. Graue Niedergeschlagenheit, Ressentiment, dann wieder, in heftigen Umschlägen, harte Arbeit, be-

feuernder Enthusiasmus, Schriften von wunderbarer Strahlkraft, Lobgesänge auf die Herrlichkeit der Welt. Inmitten amorphen Dahinfließens entstehen Inseln klar gegliederten Daseins, Schöpfungen einer unnachahmlichen architektonischen Poesie. In der »Croisade« von 1933 beschreibt Le Corbusier das plötzliche Steigen der inneren Energien: «... la puissance émotive venue du fond. Notre journée est fécondée et nous avons le courage de vivre». Architektur wird Anruf des ganzen Menschen: «Une voix humaine profonde comme le temps, permanente, et que porte un message devant elle, allégrement». Die dichterische Wurzel dieser Gestalterphantasie wird sichtbar. Sie ist es, die Le Corbusier von jedem anderen großen Architekten unserer Zeit unterscheidet. An anderer Stelle fällt das Wort: «On peut dire que la maison des hommes est amour.» Das Schaffen Le Corbusiers ist ein einziger Entwurf dessen, das wir mit dem Kennwort »Glück« bezeichnen: plénitude, erfülltes Dasein inmitten einer durchgliederten klaren, von unten herauf sich stetig verwandelnden Welt.

Le Corbusier ist eine westliche und südliche Natur. Es geht ihm um den Einzelnen, aber nicht um den in sich versponnenen und verlorenen Menschen. Wie Hofmannsthal könnte er von sich sagen: »Ich bin ein sozialer Dichter, ich nehme das Zusammenleben der Menschen ernst.«

Der Architekt hat verhältnismäßig wenige, doch mit Recht berühmte Einzelwohnhäuser geschaffen. Aber auch sie sind ihm Gefäße und Geräte von Gruppen klar verbundener Menschen. Wo er Sakralbauten errichtet, sind es Klöster wie La Tourette, Wallfahrtskirchen wie Ronchamp: Arbeits- und Meditationsstätten von Gemeinschaften. Älteste und großartigste Architekturform des Zusammenlebens aber ist die Stadt. Anhand dieses »pensiero dominante« soll versucht werden, wenigstens in die Nähe dessen zu gelangen, was Architektur diesem Mann im Kern bedeutet.

2

Gegenstand der nun folgenden Skizze sind die Entwürfe und Verwirklichungen des Städtebauers Le Corbusier. Zunächst zwei Abgrenzungen.

Einmal: die einzelne Planung, die einzelne ausgeführte Stadtanlage kann hier weder auf die Elemente noch auf ihr gegenseitiges Verhältnis geprüft werden; Idee, Projekt, Verwirklichung sind jeweils als Ganzes genommen. Zum anderen: Gegenstand der Übersicht ist nicht die Stadt als wirtschaftspolitische, sozialhygienische, verkehrstechnische Aufgabe unserer Zeit. Unser Zugang zum Phänomen »Stadt« liegt eine Stufe höher als »Stadtplanung« als Aufgabe des Ingenieurs. Die Zulässigkeit eines Schnitts gleichsam oberhalb der technischen Ebene ist bestreitbar. Diese Art der Befragung wählen, heißt selbstverständlich nicht, jenes ganz anders strukturierte Feld als zweitrangig zu überspringen. Die Stadt als Aufgabe des Architekten! In Dutzenden von Varianten begegnen wir in den Schriften Le Corbusiers dem Satz: «Le plan est le générateur; je suis architecte et urbaniste: je fais des plans ... des plans qui, tout en tenant compte des réalités présentes, expriment le visage d'aujourd'hui.» Mitten im zentralen Kapitel der Hauptschrift Le Corbusiers, »Vers une architecture«, steht der exemplarische Satz: «L'architecture est au delà des choses utilitaires.» Le Corbusier ist nie Betriebswissenschaftler des »Unternehmens Stadt« gewesen. Mit wechselndem

Erfolg setzt er sich auseinander mit Verkehr, Hygiene, Besonnung, Bewässerung; allein das sind Elemente des Mittelfeldes zwischen Idee und Realisation, nicht primordiale Bedingungen des Plans. Am Anfang steht der Logos, verstanden als Idee, als Entwurf. Die Stadt ist ihm nicht Resultante technischer Bedingungen, sondern Bewältigung, Umsetzung, Purifikation der widerstrebenden Realität. Auf dem Titelblatt der »Ville radieuse« von 1935 steht der stolze Wahlspruch: «Les plans sont le monument rational et lyrique dressé au centre des contingences.» In diesem Sinn will der hier unternommene Gang durch die wichtigsten Etappen im Werk des Städtebauers geführt und verstanden sein.

3

Wie steht es mit der Stadt im frühen 20. Jahrhundert? Welcher Situation sieht sich Le Corbusier zu Beginn seines vollgültigen Schaffens um 1920 gegenüber? Auf diese zwei Fragen sei hier mit einer Übersicht in Stichworten geantwortet.

Wichtigste Verwandlung der Stadt im 19. Jahrhundert: Sprengung der Mauerringe und Schanzensterne; wo weitsichtige Behörden am Ruder sind, treten Grüngürtel und Boulevards an die Stelle der Schleifungszonen. Das rasante Wachstum der Großstädte, Folge von Freizügigkeit und Industrialisation, führt zur inneren Verfilzung. Gegenmaßnahmen scheitern; radikale Durchbrüche (Hausmann in Paris) sind primär nicht Verkehrs- oder Hygienemaßnahmen, sondern Vehikel der Massenbeherrschung: Aufmarsch-Achsen zur Niederschlagung drohender Volksaufstände.

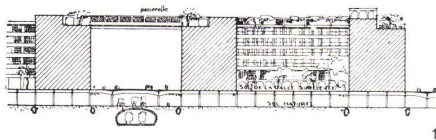
Aus Wachstum wird Wucherung; die Städte verlieren ihren festen fortifikatorischen Umriss. Weiteten sie sich bis dahin in festen, jedesmal umschlossenen Etappen, so überflutet das unaufhaltsame Anwachsen der Bevölkerung jetzt die Dämme. Fast überall regelloses Ausbreiten ins offene Land; gleichzeitig inneres Verschließen der mittelalterlichen Kammerung; die weiten Höfe, Gärten, Gewerberäume verschwinden.

Vor der Aufgabe, die akute Wachstumskrise der Stadt im Industrie- und Massenzeitalter mit neuen Mitteln zu überwinden, versagt die Zeit. Adäquate Lösungen bleiben Theorie (Bandstadt Soria y Matas 1882, Cité industrielle Garniers 1901, das Wiener Gemeinschaftszentrum Otto Wagners um 1910). Die Gründerzeit kennt kaum Stadtgründungen. Die Planungsenergien, noch in der Frühzeit des Jahrhunderts realisationskräftig (London-Bloomsbury und Adelphi Terrace; Rue de Rivoli und Etoilequartier in Paris; Ludwigstraße in München), scheinen bis auf seltene Ausnahmen (Barcelona) zu versiegen.

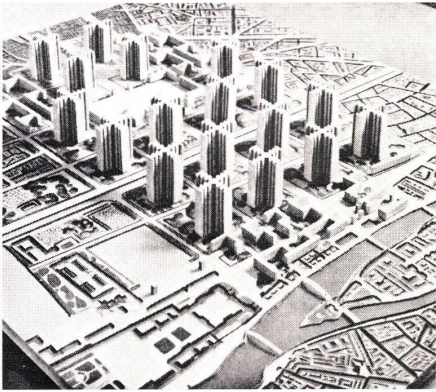
Das Problem der Großstadt wird nicht zentral angepackt. Zwei Auswege: horizontal ins offene Land durch die englischen Gartenstädte (früher Ableger in der Schweiz: die Überbauung des Berner Kirchenfeldes durch ein englisches Konsortium seit 1882); vertikal in den Luftraum durch die ersten Hochhäuser (Chicago, seit 1879). Beides weicht der gestellten Hauptaufgabe, der Neugestaltung der Stadt als Ganzes, aus.

Das spätere 19. Jahrhundert denkt nicht räumlich. Ausgreifende Planungen erwecken das Mißtrauen des individualistischen Denkens. Allein der Einzelbau verdient das Prädikat »Baukunst«, und zwar durch Masse, Repräsentanz, Monumentalität. »Architektur«, schreibt der Engländer Scott 1850, »ist das Dekorieren der Konstruktion.« Ihm antwortet zwei Menschenalter später einer der Protagonisten der Erneuerung, Auguste

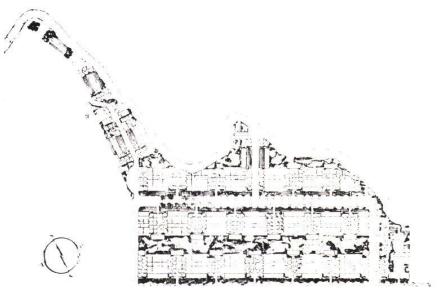
Ergänzte Fassung eines 1958 gehaltenen Vortrages. Wertvolles Material und Einsicht in z. T. unveröffentlichte Dokumente zur Frühzeit Le Corbusiers verdankt der Verfasser der Freundlichkeit von Frau Dr. F. Klipstein-Jaeggi und Architekt Ulrich Stucky in Bern.



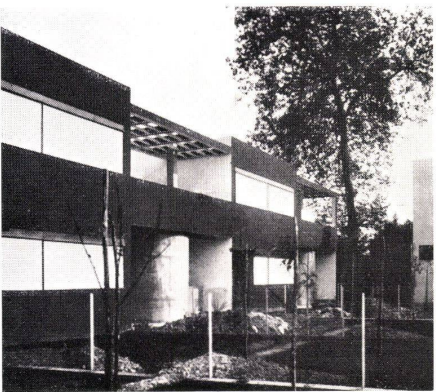
1



2



3



4

Perret, mit dem Satz: »Das Ornament versteckt immer einen Konstruktionsfehler.« Im Städtebau ist um 1920 der Aufmarsch der Gegenkräfte in vollem Gang. Realisiert werden immer noch Einzelbauten, Einzelgruppen; es braucht nochmals ein knappes Menschenalter, bis das neue Jahrhundert reif ist zur Gestaltung im Außenraum statt auf dem Zeichentisch der Planenden. Die Stadt als vollständiger Organismus aus Nervenzentrum und Kapillargefäßen, aus »heart of the city« und Wohnquartieren, Arbeitsplatz und Spannungszone rückt in den Vordergrund des Blickfeldes, bleibt aber noch Ideogramm und Modell.

4

Es sind die kurzen, aber an Plänen und Ideen überreichen 15 Monate im Atelier Auguste Perrets in Paris, wo sich in Gesprächen mit diesem Le Corbusier wahlverwandten Feuerkopf die ersten städtebaulichen Einfälle zu weittragenden Konzeptionen verdichten. Zwei Hauptarbeitsfelder werden abgesteckt.

Von flüchtig hingeworfenen Aperçus des Lehrers (»villes-tours«) ausgehend, packt der Zwanzigjährige in kühnen Visionen das Problem der Großstadt an. Gleichzeitig mit der Übertragung des Perretschen Skelettbbaus auf das Einzelhaus in Gestalt des Domino-Schemas (plan libre) entwickelt Le Corbusier 1915 die ersten Projekte einer Stadt auf Pfeilern: das Verkehrsnetz liegt 4 bis 5 m über dem Boden; das Erdgeschoßniveau ist hier noch den technischen Diensten reserviert (Abb.1).

Nach dem Ende des Weltkrieges, nach Paris zurückgekehrt, nimmt er jene Ideen aus den Lehrjahren wieder auf. Es entstehen die ausgreifenden Kammblock-Straßenprojekte (rues à redents, 1920); während Perret von einer Stadt aus hochbrückenverbundenen Turmhäusern träumt, eine Vision, die noch bis in Paul Claudels »Conversations dans le Loir-et-Cher« (1925—28) nachwirkt, entwirft Le Corbusier den Plan einer Dreimillionenstadt, stellt ihn im Salon d'Automne (1922) aus und entwickelt ihn, nun bereits in Zusammenarbeit mit Pierre Jeanneret, zum »Plan Voisin« für Paris (Abb. 2); im Pavillon de l'Esprit Nouveau am Rand der Exposition des Arts décoratifs von 1925 erregt er sofort heftige öffentliche Meinungskämpfe. In der »Ville radieuse« gelangen die bis zu äußerster Klarheit und Strenge durchgearbeiteten Studien zu einer ersten, dem Brüsseler CIAM-Kongreß von 1930 vorgelegten Synthese. Bereits der »Plan pour une ville contemporaine de 3 millions d'habitants« verband die »rue à redents« von 1920 mit weit auseinandergenommenen Hochhäusern von 60 Stockwerken über griechischem Kreuz in streng orthogonaler, zonengetrennter Gesamtanlage. Dieses Schema wird nun bis zur vollständigen Trennung von Fußgänger- und Verkehrsebene ausgebaut: der Boden wird zur ununterbrochen durchgezogenen Grünzone, aller rollende Verkehr geht über pfeilergetragene Hochstraßen; damit sind die Straßencañons zwischen Wolkenkratzern, Inbegriff der unbewältigten Riesenstadt, ausgemerzt. Zum erstenmal ist die Millionenstadt als Aufgabe ernst genommen und klar durchdacht als menschenwürdiger Lebensraum.

Zweites Arbeitsfeld: das Wohnquartier. Im Jahre 1907 begegnet Le Corbusier in Lyon Tony Garnier. Die »Cité industrielle« des Prix de Rome-Stipendiaten (1901—04) beschäftigt ihn aufs nachhaltigste; am stärksten die Wohnzone, deren Stellung im Zentrum der Industriestadt er ablehnt, deren strenge und zugleich offene innere Gliederung ihm aber den Weg zeigt zu eigener Entwicklungsarbeit. Wiederum sind es die frühen zwanzig-

ger Jahre, in denen die ersten größeren Siedlungsprojekte reifen. Auch ihnen liegt die Entwicklung des Serienhauses von 1915 bis 22, (»Domino«, Maisons Citrohan und Monol, »Immeuble-villas« mit 120 Einzelwohnhäusern auf fünf Niveaus mit gemeinsamen Diensten) zugrunde. 1917 erst erscheint Garniers Stadtprojekt im Druck, Anlaß zu neuer produktiver Auseinandersetzung mit dieser wichtigsten aller Pionierleistungen; 1923 publiziert Le Corbusier seinen ersten größeren Siedlungsplan, das Projekt einer Arbeiter- und Angestelltenstadt bei Audincourt am Doubs (Abb. 3).

Zwei Jahre später ermöglicht ein weitblickender Großindustrieller in Pessac bei Bordeaux das erste städtebauliche Werk des Architekten. In den »Quartiers modernes Frugés« bilden zweigeschossige Einheiten mit gegeneinander versetzten Wohnteilen, Loggien und Dachgärten rhythmisch perforierte, liegende Blöcke zwischen ungeteilten Gartenräumen; sämtliche Bauelemente genormt, der Gesamtplan wie in Audincourt streng orthogonal. Zusammen mit den kurz zuvor begonnenen Siedlungen der Schule von Amsterdam um 1919—23 beginnt mit Pessac 1925 die Geschichte des modernen Wohnquartiers (Abb. 4). 1927 beteiligt sich Le Corbusier mit drei Einheiten an der großen europäischen Bilanz eines Jahrzehnts unablässigen Planens: der Werkbund-Siedlung Weißenhof bei Stuttgart. Die Probleme des Wohnquartiers sind praktisch gelöst: in noch immer seltenen, dafür bahnbrechenden Realisationen gelingt hier der Übergang vom Projekt zum Bauen. Die Zugänge zum Kernproblem, der Mittel- und Großstadt, bleiben hartnäckig verriegelt.

Es fehlt dem glänzenden Schriftsteller Le Corbusier, der nun dazu übergeht, seine verstreuten Aufsätze in Buchform zusammenzufassen (1923 »Vers une architecture«, 1925 »Urbanisme«, 1930 »Précisions«, 1935 »La ville radieuse«), nicht an teils haßerfüllter, teils enthusiastischer Resonanz. Bauherren und Behörden verhalten sich ablehnend. Wo sich Bereitschaft zeigt, erliegt sie dem Druck feindlicher Körperschaften oder dem Widerstand der öffentlichen Meinung. Vergeblich prüft und entwickelt nun Le Corbusier die Einsichten der »Ville radieuse« an konkreten Stadtsituationen. Das Jahrzehnt nach 1930 ist überfüllt mit Planungsaufträgen aus Nordafrika, Belgien, Schweden, Spanien, der Tschechoslowakei, Rußland, der Türkei, Südamerika. Nichts zerbricht jedoch die Hinderniskette von Mißgunst, Kleinglauben, Zweifel, Intrige; Le Corbusier ist weltberühmt, aber seine Arbeiten bleiben »Lesedramen«, den Stücken eines überall gelesenen, aber nie aufgeführten Autors vergleichbar. Schlag auf Schlag folgen die großen Planungen. 1931 bis 1934 Algier A—C, die durchgreifende Neugestaltung einer von rasanten Entwicklungen überrannten islamischen Stadt durch Aufgliederung der Zonen und Verkehrswege: Cité d'Affaires als Doppelhochhaus an der unteren Autobahn am Meeresufer, durch Viadukt mit den geländekonform ein- und ausschwingenden Wohneinheiten für 220000 Einwohner am Berghang verbunden; die Kasbah saniert und einbezogen; eine zweite Autobahn auf 50 m Höhe über Wohnbauten für 180000 Einwohner (Abb. 5). Im Juni 1942 verwirft der Stadtrat von Algier einstimmig das in zehnjähriger Arbeit bis zum »plan directeur« von 1942 weiterentwickelte, in der Wohnstadt erstmals vom rechten Winkel abweichende Projekt. In die gleichen frühen dreißiger Jahre fällt der Vorschlag zur Sanierung und Erweiterung von Barcelona; 1933 folgen, in konsequentem Weiterbau an der Ville radieuse von 1930, der Konkurrenzplan für die Neuüberbauung des

1 Entwurf »Villes-pilotis« 1915.
Projet «Villes-pilotis» 1915.
Plan "Villes-pilotis" 1915.

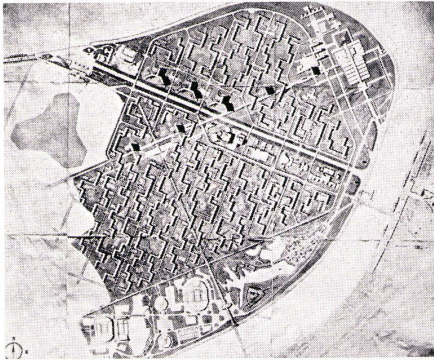
2 »Plan Voisin de Paris« 1925—30.

3 Audincourt. Projekt einer Arbeiter- und Angestelltenstadt 1923.
Audincourt. Projet de ville pour ouvriers et employés 1923.
Audincourt. Plan of a workers' and office workers' city 1923.

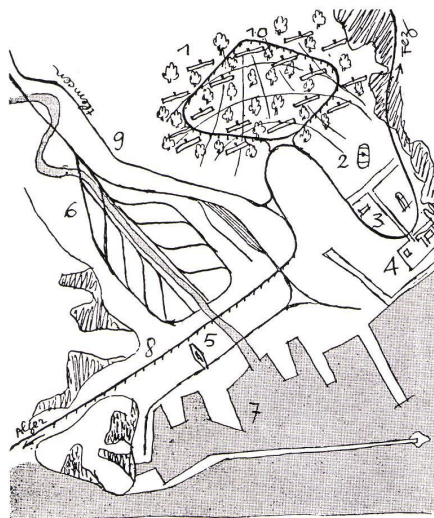
4 Bordeaux-Pessac. »Quartier moderne Frugés« 1924—25.



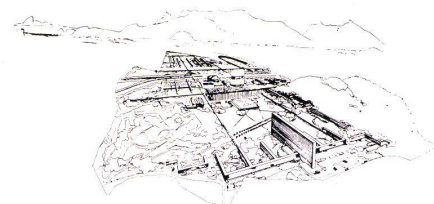
5



6



7



8

5
Algier, »Projet Obus« 1930–31.
Algier, »Projet Obus« 1930–31.
Algiers, "Projet Obus" 1930–31.

6
Antwerpen. Projekt einer Vorstadt am linken Scheldeufer 1933.
Anvers. Projet d'un faubourg sur la rive gauche de Schelde 1933.
Antwerp. Plan of a suburb on left bank of Schelde 1933.

7
Nemours (Nordafrika). Plan einer Stadt für 50000 Einwohner. 1934.
Nemours (Afrique du nord). Plan d'une ville de 50.000 habitants. 1934.
Nemours (North Africa). Plan of a city for 50,000 inhabitants. 1934.

8
Rio de Janeiro. Projekt der Universitätsstadt 1936.
Rio de Janeiro. Projet de la ville universitaire 1936.
Rio de Janeiro. Plan of the University City 1936.

linken Scheldeufers in Antwerpen (Abb. 6) und das Erweiterungsprojekt für Stockholm-Normalm und Sodermalm. Es sind die Jahre, in denen Le Corbusier zusammen mit seinen Mitkämpfern in der CIAM die Magna Charta des neuen Städtebaus, die »Charte d'Athènes« (1933) formuliert; im Plan von Nemours, Neuanlage einer nordafrikanischen Mittelstadt von 50000 Einwohnern, kommt es bereits 1934–35 zur vielleicht reinsten, klarsten Umsetzung der CIAM-Doktrin in ein wiederum streng zonengetrenntes Stadtprojekt (Abb. 7). Mit dem Versuch, an einem bestimmten, rettungslos verfilzten Quartier der Innenstadt, dem »Ilot insalubre Nr. 6«, die Mäanderführung der Wohntrakte im Plan Voisin von 1925 in die Wirklichkeit umzusetzen, kehrt der Architekt 1936 an den Ausgangspunkt Paris zurück. Mit dem bestechenden Projekt einer Universitätsstadt bei Rio de Janeiro (Abb. 8) und dem zweiten, im Anschluß an Vorschläge von 1929 entwickelten »plan directeur« für die Sanierung der Innenstadt von Buenos Aires, greift die Planungsarbeit auf das Gebiet des kolonialspanischen Städtebaus über. Man schreibt 1938. Die Wirtschaft beginnt, aus der Lethargie der frühen dreißiger Jahre zu erwachen; aber nicht zu ziviler Produktion. In Spanien geht das blutige Vorgeficht zum zweiten Weltkrieg zu Ende; es folgen sechs Jahre nicht des Aufbaus, sondern des »Ausradierens« von Städten in Alteuropa.

Der Weg des Architekten von 1922 bis 1942 geht vom Wohnquartier zur Groß- und Weltstadt, vom vorfabrizierten Siedlungshaus zum »grate ciel cartésien«, von der »rue à redents« zum straff verspannten, offenen, aber klar begrenzten Organismus aus Verwaltungs- und Geschäftshochhäusern, Wohnzonen auf Pfeilern über freien Fußgängerebenen und ausgeschiedenen Produktionszentren; alle erschlossen und verklammert durch hochgeführte Autobahnen; cartesianisch helle, scharf durchdachte, gelenklare Planungen von ausgreifender, aber niemals im Gestaltlosen endigender Kühnheit. Im Weg von Audincourt und Pessac bis Buenos Aires tritt die »lateinische Achse« im Werk des Städteplaners Le Corbusier hervor.

5

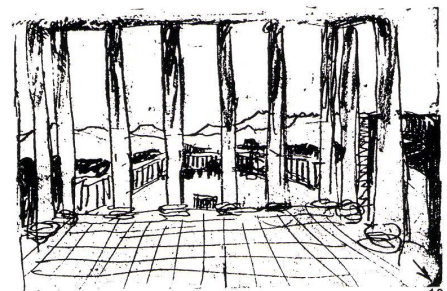
Es gibt eine zweite, ganz andersartige Führungslinie. Sie ist der ersten nicht an Evidenz, wohl aber in ihrer oft verborgenen Tiefenwirkung ebenbürtig. Wir nennen sie die griechische oder besser »mediterrane Achse« im Werk des Architekten. Auch sie läßt sich von den ersten Anfängen seines Schaffens an bloßlegen. Im Jahre 1907 ist der junge Jeanneret zum erstenmal in Italien. Im Süden von Florenz begegnet ihm die Certosa di Galluzzo hoch über dem Ematal. Nach 50 Jahren hat er noch 1957 den Eindruck dieser um vier Säulenhöfe gelagerten Mönchszellen als für sein ganzes Planen grundlegend bezeichnet: Architektur als Gefäß und Ausdruck gegliederter Gemeinschaft. Drei Jahre später betritt er, von den Athosklöstern herkommend, die Akropolis von Athen. Während eines Monats betrachtet er, mißt, zeichnet. »Le Parthénon, Dieu, j'aurais jamais cru ça!« schreibt er November 1911 an seinen Freund und Reisegefährten August Klipstein. »Je le tiens dans les yeux, je l'adore; nous avons vu la beauté« (Abb. 9). Die Bezauberung wird sich nie mehr verlieren. Das Akropoliskapitel in »Vers une architecture«, die erregenden Sätze in der »Croisade« von 1933 geben davon Rechenschaft. 1911 zeichnet er auf dem Forum von Pompeji (Abb. 10 und 11) und in der Hadriansvilla bei Tivoli. Auch im Römischen ist es das Griechische, das ihn packt.



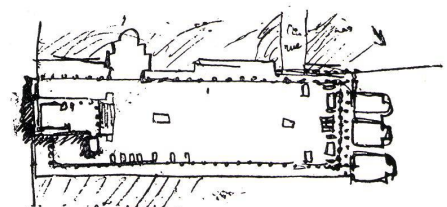
9

Worin liegt das Fortwirkende, das durch fast alle Reiseskizzen hindurchgeht? Es packt ihn der Bau im Außenraum, der Tempelberg über der Bucht, der durchgegliederte Platz, die Gelenke zwischen Innen- und Außenraum. Das sind die lebendigen Dinge, die er nicht mehr vergessen wird. Verwandelt dringen Formen des Zusammenlebens im geistigen Reich Griechenlands und Italiens auf den Vierundzwanzigjährigen ein: über Athen der temenos, asymmetrisch geordneter Bezirk kultischer Formen und Vorgänge; am Fuß des Hügels von Tibur die Architekturlandschaft eines offenen, locker gegliederten Festraums; in Pompeji das Gemeinschaftszentrum: sakrales und bürgerliches Herzstück der großgriechischen Stadt.

Mitten zwischen Aufsätzen von 1929 bis 1931 in der »Ville radieuse« erscheint unvermittelt ein Stück des Stadtplans von Priene (Abb. 12). Nach jener ersten Berührung in Pompeji begegnet Le Corbusier nun einem Hauptwerk des hellenistischen Städtebaus vom »hippodamischen« Typus: in geländefolgendem Umriss klar orthogonale Anlage mit zentraler, gegen die Hauptachse vertiefter Agora; am Südrand Gymnasion und Stadion. Wieder sind es die öffentlichen Räume, Markt und Sportplatz, deren Ort und Rang in der Stadtanlage Le Corbusier nun aufs stärkste beschäftigt. In seinen großen Planungen bis 1933, die Algier-Projekte eingeschlossen,



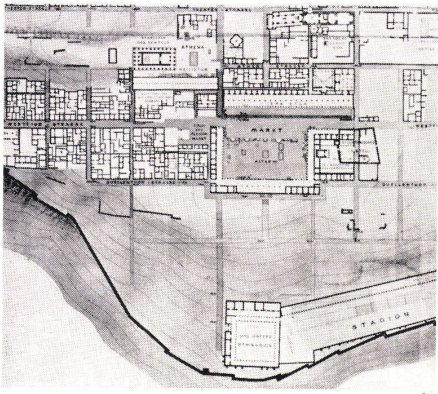
10



11

9
Akropolis in Athen, gezeichnet 1911.
Acropolis à Athènes, dessiné en 1911.
Acropolis in Athens, sketched 1911.

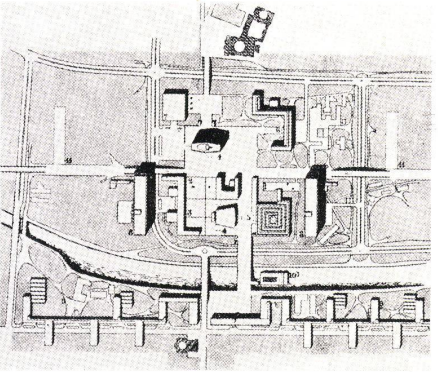
10 und 11
Das Forum von Pompeji, gezeichnet 1911.
Le Forum de Pompéi, dessiné en 1911.
The Forum of Pompeii, sketched 1911.



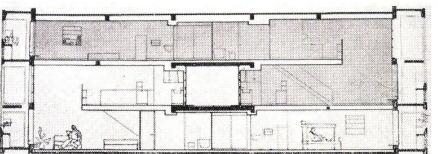
12



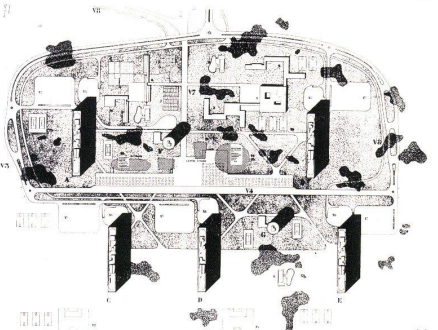
13



14



15



16

12 Priene, Ausschnitt aus dem Grabungsplan (Agora, Gymnasium, Stadion). Mitte 4. Jh. v. Chr.
Priene, partie des fouilles en plan (Agora, gymnase, stade). 4ème siècle avant J. Chr.
Priene, detail of excavations (Agora, gymnasium, stadium). 4th century B. C.

13 Saint Dié. Wiederaufbauprojekt 1945.
Saint Dié. Reconstruction 1945.

14 Saint Dié. Plan der Agora 1945.
Saint Dié. Agora 1945.

15 Marseille. »Unité d'habitation à grandeur conforme« 1947—51.
Querschnitt durch drei Geschosse und innere Straße.
Section de 3 étages et de la rue intérieure.
Section of three floors and internal street.

16 Meaux. 5 Unités mit Familienwohnungen und 2 Rundturmhäuser für Junggesellen 1959—60.
Meaux. 5 unités avec appartements pour familles et 2 maisons-tours pour célibataires 1959—60.
Meaux. 5 Unités with family flats and 2 point-houses for single men 1959—60.

sind Gemeinschaftszentren noch kaum entwickelt. Im Modell für Nemours von 1934 (Museum of Modern Arts, New York) erhält das »centre civique« zum erstenmal den Rang eines konstituierenden Elements im Stadtaufbau (Abb. 7). Noch ist dessen Platz im Gesamtorganismus nicht fest. Das ändert sich im letzten Jahr des zweiten Weltkriegs. Zwei Drittel der kleinen Vogesenstadt St. Dié liegen in Trümmern; Le Corbusier entwirft den Wiederaufbau. Es entsteht für das rechte Meurthe-Ufer zwischen Fluß und Kathedrale (Abb. 13) das berühmte gewordene Projekt eines Stadtzentrums als mittelgroßer Platz in der Längsrichtung zweier Brücken, mit querschnitt axial gestelltem Verwaltungs-Hochhaus und rings angeordneten Gemeinschaftsbauten: Einkaufszentrum, Cafés, Hotel, »wachsendes Museum« (Abb. 14). Zum erstenmal im Werk des Architekten ist die Agora Herzstück der Stadt. Wie der »griechischste« seiner Siedlungspläne, der Entwurf für Cap Martin von 1949, bleibt auch St. Dié Projekt. Es ist ein Paradox der jüngsten Architektur, daß die interessanteste Nachwirkung der »Roc und Rob«-Siedlung von Cap Martin auf das Schaffen der jungen Generation, die Überbauung Halen, Wesenselemente jenes klarlandschaftsbezogenen Meisterentwurfs in einer so mittelmeefernen Gegend wie dem Aaretal nördlich Berns verwirklicht.

Entwickelten jene großen Planungen von 1930 bis 1942 die Stadt als ausgreifende, klar begrenzte Stadtlandschaft, so prägt der »mediterrane« Gestaltungskreis den zentralen Stadtraum als Form der Gemeinschaft. Architektur sammelt, konzentriert den Außenraum, um wieder Energien auszusenden. So überschneiden sich die Kreise. In den Hauptschriften der Kriegsjahre — 1939 »Le Lyrisme des Temps Nouveaux«, 1942 »La Maison des Hommes«, 1945 »Les Trois établissements humains«, 1946 die neue Zusammenfassung in den »Propos d'urbanisme« — erscheint das reich verzweigte Gedankennetz einer Konzeption, der sich die Realität noch immer hartnäckig verschließt: die Stadt als licht-erfüllte, klargestufte, die Natur einbeziehende Wohnung menschlicher Gemeinschaften, Ort und Ordnung produktiven und geselligen Zusammenlebens nicht als Haufen oder Masse, sondern im durchgegliederten Verband.

6

In der erzwungenen Muße der Besetzungszeit keimt Neues. Zusammen mit einigen begabten jungen Architekten des Ateliers nimmt Le Corbusier jahrzehntelang betriebene Proportionsstudien 1943 wieder auf. Ergebnis: das Maßsystem der zwei Teilungskurven; die eine von der Scheitelhöhe eines Stehens (183 cm), die andere von der Standfigur mit erhobenen Arm (226 cm) ausgehend und durch den Halbwert der größeren Einheit (113 cm) zu Teilungen im Goldenen Schnitt verschränkt. Die Doppelskala wird als Modulor 1948, in verbesserter Fassung 1955 veröffentlicht; fortan liegt dieses dem Maßstab des Menschen abgewonnene Teilungssystem der Mehrzahl seiner Planungen zugrunde. Gleichzeitig gewinnt der alte Ideenkreis der cité-jardin verticale neue Virulenz. Zwingende Folge der konventionellen Gartenstadt aus Einfamilienhäusern nebeneinander (cité-jardin horizontale) ist die Banlieue; die Stadt fließt molluskenartig auseinander: »villes tentaculaires« mit unsinnig langem Pendelverkehr zwischen Arbeitsplatz und Wohnung. Das einzige Mittel, die Stadt vor dem Zerfließen bis zur Gestaltlosigkeit zu bewahren: vertikale Folge der Wohneinheiten statt horizontale Reihung. Bereits 1945 sieht das Wiederaufbauprojekt von St. Dié Wohnblöcke

für je 1600 Einwohner vor. In den »Propos d'Urbanisme« von 1946 formuliert Le Corbusier den Idealtyp der »Unité d'habitation à grandeur conforme«. Die »vertikale Stadt« läßt die Bodenfläche frei. Über Pfeilern langgestreckte Hochhäuser, jedes die Bevölkerungszahl einer Kleinstadt aufnehmend; die Korporation der Bewohner übernimmt die gemeinsamen Dienste.

Und nun schließt endlich die »Realität« zur Planung auf. Dank dem Wohnbauminister Claudius Petit erstet 1947—51 die erste Unité in Marseille; sie birgt in 23 Typen 337 Wohnungen; die »Marktgasse« liegt auf halber Höhe des Gesamtblocks (Abb. 15). Es bleibt nicht bei dieser Einheit. 1952/53 folgt Nantes-Rézé, (Abb. 21), 1956—58 die durch Ablehnung der Modulorskala entstellte Unité der Interbau Berlin, 1957 Briey-la-Forêt, 1959 Meaux (Abb. 16). Nochmals finden sich die »Résistants« zu teils frontal, teils versteckt agierenden Kampfgruppen zusammen. Es fehlt, wie fast immer bei Le Corbusier, durchaus nicht an Angriffsflächen. Jetzt aber sind es die Gegner, die in der Defensive stehen. Erst jetzt wird der Stadtplaner zum Städtebauer. 1947—50 entwirft Le Corbusier den »plan pilote« für Bogotá; zum erstenmal wird der Gesamtüberbauung ein System von Planeinheiten (secteurs urbains) zugrunde gelegt. Das feste Grundmaß, von der Insula des Altertums bis zu den Cuadras der kolonialspanischen Gründungsstadt die Grundlage des orthogonalen Städtebaus, ist wiedergewonnen. Bogotá ist bedeutungsvoll als Vorstufe zum Hauptwerk des Städtebauers Le Corbusier. Im November 1950 unterzeichnet der 73jährige in Paris den Werkvertrag mit der Regierung des Staates Pandschab über Planung und Aufbau einer neuen Hauptstadt; Frühling 1951 entwirft er auf dem gewählten Platz, am Westfuß des Himalaya, den Plan der Stadt Chandigarh. Noch einmal kommt es zur praktischen Zusammenarbeit mit Pierre Jeanneret; beteiligt sind ferner Maxwell Fry und Jane Drew. Zwei Etappen: die erste umfaßt das Kapitol (Residenzbezirk mit Regierungsgebäude, Parlament, Gouverneur- und Justizpalast) im Norden außerhalb des Weichbildes, dazu ein erstes Markt- und Wohnviertel für 150000 Einwohner (Abb. 17); in der Ausbaustufe wird die Stadt eine halbe Million aufnehmen. Überbauungseinheit ist ein Rechteck von rund 800x1200 m mit leicht gekrümmten Langseiten; ein zentrales Feld ist als Geschäftszentrum und Marktplatz mit Rathaus (city center) ausgespart. Vom Kapitol ausgehend, durchzieht ein Park mit Bachlauf das ganze Stadtgebiet; hier die Kulturstätten, Hoch- und Mittelschule, Spitäler, Sportplätze; das Verkehrsnetz, ohne privaten Autoverkehr im Stadttinnern, ist als System von 8 abgestuften Wegklassen, von der Nationalstraße bis zum Radfahrweg, entwickelt. Wir sind im Subkontinent Indien. Raum ist genug vorhanden; die Stadt ist horizontal angelegt, zur Kontraktion in Wohnhochhäusern besteht kein Anlaß.

Gleich einem Fluchtpunkt bindet Chandigarh die Mehrzahl der von Le Corbusier in vierzig Jahren hartnäckigen Planen erschlossen, nun endlich konvergierenden Hauptachsen des Städtebaus zusammen. »Les matériaux de l'urbanisme sont le soleil, l'espace, la verdure, l'acier et le ciment armé, dans cet ordre et dans cette hiérarchie« (1933). Drei Hauptgrundlagen: die »Grille CIAM de l'urbanisme« von 1949, der Modulor 1 und 2, der »secteur urbain«. Wir sind jedoch nicht am Ende, sondern mitten im Nervenzentrum seines städtebaulichen Schaffens. Zum erstenmal bei Le Corbusier wird die Überbauungsein-

heit, Grundlage der hippodamischen Stadtanlage, die ihm um 1930 im Plan von Priene begegnete, zum Grundmaß einer realisierten, nicht bloß geplanten Stadt (Abb. 18). Chandigarh gehört damit in eine Reihe, die von Kahun und El Amarna im Niltal, Olynth und Milet im griechischen Mittelmeer über den römischen Castralplan bis zur »Hofstatt« der Zähringerstädte des 12. Jahrhunderts und von da, über neuen Rückgriff auf Vitruv, nach Lima in Peru (1535), Philadelphia (1683) und Washington (1795) führt. Die Anfänge der planmäßigen Stadtanlage aber liegen eine knappe Flugstunde westlich von Chandigarh. Daß 1922–36 Grabungen in Mohendjo-Daro und Harappa am mittleren Indus orthogonale Stadtgrundrisse mit abgestuftem Straßensystem freigelegt haben, Anlagen des dritten vorchristlichen Jahrtausends, gibt nicht dem Bewußtsein des schaffenden Architekten, wohl aber seinem noch unvollendeten Hauptwerk die Tiefe einer mächtigen, bis in die Frühzeit der Stadt zurückreichenden geschichtlichen Dimension.

7

«Une fois encore», ruft Le Corbusier einmal aus, «l'Urbanisme surgit du profond des âges.» Die Kunst, neue Städte nicht nur zu träumen und zu zeichnen, sondern zu bauen, war seit den letzten Residenzstädten des Spätbarocks so gut wie ganz verschüttet. Noch heute fällt auf hundert Projekte vielleicht eine Realisation. Wer aber hätte gerechteren Anspruch darauf, die endliche Wiederkunft zu proklamieren als der Schöpfer der Hauptstadt von Ostpandschab? Der Beweis freilich, unser eigenes Jahrhundert sei berufen, die neue Stadt über das unentbehrliche Experiment hinaus zu realisieren, ist noch nicht wirklich geleistet. Es ist schon sehr viel, daß Neugründungen da und dort gewagt werden. Niemand weiß, ob mit echtem Erfolg. Es genügt eben nicht, Städte aufzurichten. Sie sind dem einzelnen Menschen oder einem neuen Staat darin verwandt, daß die glückliche Geburt noch keinen Lebensfähigkeitsbeweis bedeutet.

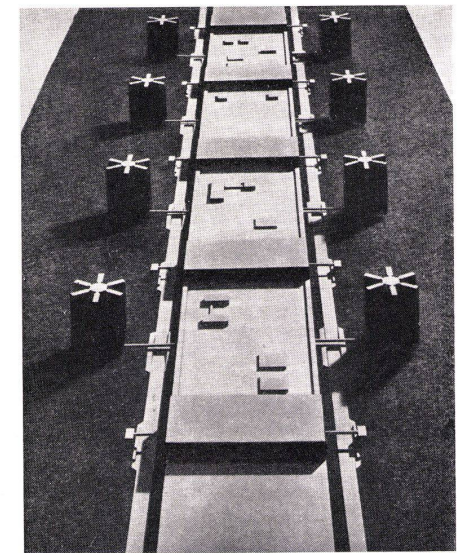
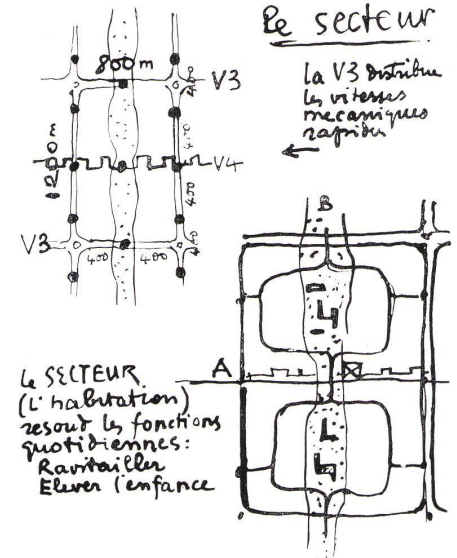
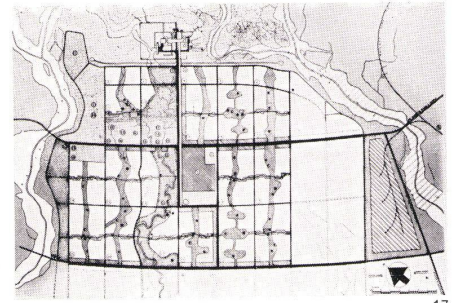
Das Fortbestehen der Stadt, dieser Zitadelle abendländischer Existenz, versteht sich nämlich nicht von selbst. «Nous autres, civilisations», heißt es bei Paul Valéry schon 1919, «nous savons maintenant que nous sommes mortelles.» Verwandelt sich die Stadt oder verliert sie ihr Gesicht? Am technischen Horizont des Westens erscheint die Möglichkeit, in den USA bereits die Frühphase einer von Grund auf städtischen Zivilisation ohne Stadt. Die civitas zerrinnt. Die Ränder, längst schon ausgefasert, verwandeln sich in immer unmerklichere Übergänge. Was begrenzt war, wird Zone, Siedlungsfeld, vielleicht gegliedert, aber grenzfeindlich; mit Industriezonen und Einkaufszentren durchsetzte riesige Parklandschaften, geordnet nicht durch den Kontrast von offenem Land und festgefügtem Stadtkörper, sondern organisiert durch ein dichtes Netz von Verkehrskanälen; wo sie sich schneiden, kommt es lediglich noch zu Konzentrationen der Überbauungsdichte. Die Landschaft wird »Stadt«, die Stadt zur Landschaft. Die stoßkräftigsten Energien pulsieren in den Highways; diese sind mehr und mehr Flug- und Schifffahrtskanälen vergleichbar, unterschieden nur noch durch den Aggregatzustand des Verkehrsträgers. Zwischen New York und Washington ist ein hybrides Gebilde im Werden: Megalopolis, die formlose Stadtlandschaft, die Quallenstadt. Man könnte sie als die städtische Form der Savanne bezeichnen; die eingeborene nomadische Kultur erobert sich das Land zurück. Zu den überlieferten Dimensionen tritt die vierte: Raum-

zeit; Inbegriff der Zivilisation ist nicht mehr die lebendige Gestalt, sondern Zeit und Energie; beides fließt.

Damit wird sichtbar, was die Stadt in ihrer alteuropäischen Wesenheit aufzuweichen und damit zu zerstören droht. Sie ist niemals einfach Produkt und Resultante; ist sie nicht mehr greifbares Gefäß, dann ist sie bereits nicht mehr. Die Stadt läßt sich nicht als ein fließendes Gebilde konzipieren. Sie hat wesentlich simultanen, niemals sukzessiven Charakter. Wird sie zur reinen Addition oder Achse, dann ist sie nur noch Scheinstadt, triviale Agglomeration. Oberhalb eines bestimmten Intensitätsgrades tritt die stadtaulösende Energie des Verkehrs hervor; sie sprengt nicht nur die historischen Stadtkerne, sondern die Stadt überhaupt (vergl. Abb. 19). Ein zweites, selbsterstörerisches Phänomen ist die unbewältigte Hinterlassenschaft des 19. Jahrhunderts in Europa und in den Vereinigten Staaten. Unsere großen Städte haben ihr Gesicht vielfach bereits verloren. Aus durchgegliederten Organismen sind amorphe Kollektive geworden, die am eigenen Wachstum nach innen wie an lebensbedrohenden Wucherungen kranken. Diese Städte flieht der noch nicht völlig abgestumpfte Bewohner. Um 1930 berichtet Le Corbusier von der »Desurbanisationsbewegung« in Sowjetrußland; die kranke Millionenstadt soll in ein Aggregat von Kleinstädten aufgelöst werden. In den USA arbeiten heute Equipen hochspezialisierter Planungsfachleute an der Entwicklung dezentralisierter Siedlungssysteme, die sich von der »Broadacre-City« F. L. Wrights von 1930 nur technisch, nicht grundsätzlich unterscheiden; in Ludwig Hilberseimers Projekt »Chicago Süd« von 1957 ist mit Händen zu greifen, wie sich die schon immer formlose Kolossalstadt nach außen zu entleeren beginnt, im Grunde eine hochtechnoide Verwandlung der verachteten »villes tentaculaires« aus dem 19. Jahrhundert. Eine Gemeinschaftsform scheint allseits im Vordringen, die wohl noch die Familie, vielleicht den Klub, aber nicht mehr die Stadt bejaht. Das durchschnittliche Dasein wird zum Leben in offenen, bis ins letzte erschlossenen Räumen, der Existenz von Piloten, Wohnwagenfahrern, Seeleuten vergleichbar. Wir zögen es vor, diese Siedlungsform statt »Megalopolis« Metapolis zu nennen; das banale Zerfließen und damit Absterben einer ehemals klar begrenzten, klargeformten Gestalt.

8

Kein Architekt unserer Zeit hat die tiefe Bedrohung unserer Zeit klarer erkannt, keiner den Kampf gegen Hinfälligkeit, Zerfall und Auflösung der Stadt leidenschaftlicher geführt als Le Corbusier. Neben dem Zeichentift des Planers und Entwerfers liegt, als zweite Hauptwaffe, von Anfang an die Feder des Schriftstellers. Die Zahl der Aufsätze, Manifeste, Exposés, Vorträge, Programme, Thesen ist fast unüberblickbar. Mit seinen Freunden vom CIAM und ASCORAL geht über das Fortleben der Städte ein fast ununterbrochenes Gespräch. Der programmatische Grundzug jeder seiner großen Planungen setzt sich unaufhörlich um ins aufrufende, oft beschwörende, oft heftig anklagende Wort. Was sind der Plan Voisin, die Cité Radieuse, der Sanierungsplan »Paris 1937« anderes als Kampfansagen gegen die heillos verhäßlichte, verwüstete, menschenunwürdig gewordene Millionenstadt? Es zeigt sich, daß der kranke Körper gerade noch stark genug ist, sich jedem tieferen, erfolgverheißenden Eingriff zu verschließen. Mit der Entwicklung von übereinanderliegenden Verkehrs- und



17 Chandigarh. 1. Gesamtplan 1951 ff.
Chandigarh. 1. Plan général. 1951 et années suivantes.
Chandigarh. 1. General plan, 1951 ff.

18 Chandigarh 1. »Secteurs urbains«.

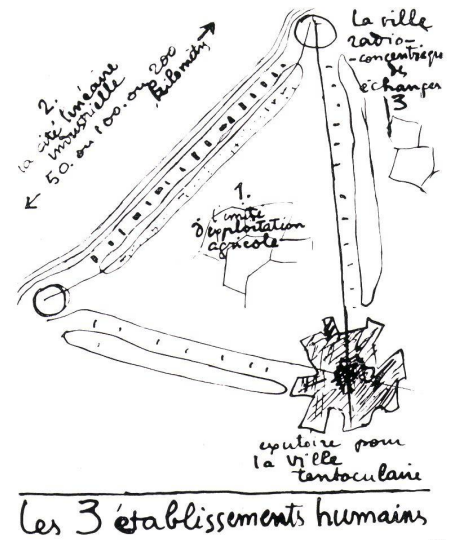
19 Auf der Ausstellung »Visionary Architecture« im Museum of Modern Art in New York war im Herbst 1960 das Modell einer »Metro-Linear-City« (Arch. Malcolmson) zu sehen, dessen sechsstrahlige Sternhochhäuser alleeförmig die Ränder einer hochdifferenzierten Verkehrsachse säumen, Vision einer »Stadt« als grundsätzlich anfangs- und endlose Achse.

Wohnhorizonten und mit der Abgrenzung der Zonen (Verwaltung, Industrie, Geschäft, Wohnen, Bildung und Erholung) innerhalb der Stadtgrenzen zeigt Le Corbusier den Weg zur Überwindung der »villes tentaculaires«. Im Kommentar zum Richtplan für Algier von 1942 wird die unverrückbare Demarkation der Stadtgrenze als Hauptbestimmung des Plans klar herausgearbeitet: «... au delà de cette limite, la pleine campagne, ce que signifie que les banlieues pouilleuses seront résorbées.» Die Grenze wird fest markiert statt verschliffen. Le Corbusier lockert die Stadt auf und gibt ihr Licht und Atemluft zurück; mit durchgehenden begrünten Fußgängerzonen zieht er den Offenraum ins Innere. «La nature est inscrite au bail.» Die Stadt Le Corbusiers ist hell, durchlüftet, weitmaschig, aber zugleich fest gespannt und fest begrenzt. Offene Form heißt nicht weich verfließende Form.

In den »Trois établissements humains« von 1945 vollzieht er den Übergang vom Entwurf der Einzelstadt zur Raumplanung. Von der »ville tentaculaire« ausgehend, wird das offene Land in Dreiecksräume gegliedert. Die Mitte besetzen die »Unités d'exploitation agricole«, begrenzt einerseits durch die linear entwickelte Industriestadt, andererseits durch die »ville radioconcentrique des échanges«. In dieses Dreieck sind die Verkehrsachsen start- und zielklar eingespannt (Abb. 20). Das Schema hat Sinnbildwert weit über seine praktische Bedeutung hinaus. Mit ihm antwortet Le Corbusier auf jene megalomanen, grenzauflösenden Entwicklungen in Nordamerika und in der westeuropäischen Industrielandschaft. Der resignierten oder bewußten Preisgabe der Stadt setzt er die bestechend einfache, zeichenhafte Formel eines Raumgitters entgegen. Das cartesianische Prinzip der Gliederung — ordre, distribution, composition — weicht nicht der alles durchströmenden Energie. Diese wird nutzbar erst am Widerstand; Widerstand aber heißt zugleich Staudamm: gebaute Form, Bändigung andrängender Kraft. »Alles Lebendige fließt, aber das Fließende ist nicht die Form des Lebens.« In den Diagrammen der Trois Etablissements humains begegnen wir dem Architekten nicht

mehr in der Werkstatt des spezialisierten Städtebauers, sondern in der Mitte seines Planens, von der die entscheidenden Gedanken ausstrahlen. Das Humanum ist ihm nicht Verdichtung von Natur, Zeit und Raum im Hier und Jetzt des einzelnen Menschen. Die Achse seines Schaffens geht von der Wohnung zum Haus, vom Haus zu Straße, Platz und Stadt, vom einzelnen zum andern. Das scheint zunächst selbstverständliche Aufgabe jedes echten Architekten. Bei schärferem Hinsehen aber zeigt sich dieses »Selbstverständliche« als Hülle um nicht oder ungenügend erkannte Vorgänge. Je rasanter die Verkürzung des berechenbaren Raumes, desto bedrohlicher die wirkliche, personale Kommunikation. Über Ozeane und Kontinente kommen die Menschen aufeinander zu wie in der Antike quer über die Agora. In Wirklichkeit kommen Teile der Menschen zusammen; das Ganze der Person ist nicht mehr anwesend. Es zeigt sich »Kommunikation« als technoide Verhüllung dissoziierter Lebens.

Allein nur dort, wo nicht das Murmeln beziehungsloser Monologe oder die Frenesie von Sprechchören, sondern Dialog, Wechselbezug und Einigung von Einzelnen den geistigen Raum ausmißt, da weht Geist vom Geist Europas. Im wirklichen Gespräch wird das Trübe unartikulierter Existenz durchsichtig. Auf gegliedertem Platz differenziert sich die Masse zu Gruppen; das Kollektiv wird zur Gemeinde; der Platz aber verhält sich zur Stadt wie die Halle zum Gebäude, wie der Ratssaal zum Rathaus: dialogische Mitte der umschließenden größeren Form. Im Jahre 1923, gleichzeitig mit »Vers une architecture«, erschien der berühmte Dialog »Eupalinos ou l'architecte«, Frucht der Gespräche Valéry's mit Auguste Perret. Gewisse Völker, sagt dorteinmal Sokrates zu Phaidros, verlieren sich in ihre Gedankenreiche; «mais pour nous autres grecs, toutes les choses sont formes». Es ist die große Lehre Le Corbusiers, daß die Stadt als Aufgabe der Architektur zunächst nicht Funktion, sondern zuerst und zuletzt Form ist, das vornehmste, anspruchsvollste Ideogramm unseres Zusammenlebens, Heimstatt und Inbegriff des Menschlichen wie in der Zeit des Hippodamos von Milet.



20
Le Corbusier, »Les trois Etablissements humains« 1945.

21
Le Corbusier auf dem Dach der Unité von Nantes-Rézé, 1953.

Le Corbusier sur le toit de l'Unité de Nantes-Rézé, 1953.
Le Corbusier on the roof of the Unité of Nantes-Rézé, 1953.



Die Abbildungen sind folgenden Werken entnommen:
Les photographies publiées dans ce cahier ont été empruntées des publications suivantes:

The photographs published in this issue have been taken from the following publications:

- 1, 3, 9, 10, 11 Le Corbusier, Vers une Architecture (1923). Neuausgabe Vincent & Fréal, Paris 1958.
- 2, 12 Le Corbusier, La Ville radiouse. Edition L'Architecture d'aujourd'hui, Paris 1935.
- 4 Siegfried Giedion, Space, Time and Architecture (1941). Italienische Ausgabe Hoepli, Mailand 1954.
- 5, 14 Jean Alazard, Le Corbusier, »Astra-Arenarium«. Electa, Florenz 1951.
- 6, 16, 17, 21 Boesiger-Girsberger, Le Corbusier 1910 bis 1960. Girsberger, Zürich 1960.
- 7 Le Corbusier, Propos d'Urbanisme. Bourrellet, Paris 1946.
- 8, 13 L'Architecture d'aujourd'hui Nr. XIX, Sonderheft Le Corbusier, April 1948.
- 15 L'Unité d'habitation de Marseille. «Le Point». Souillac, Mulhouse, November 1950.
- 18 Le Corbusier, «L'Urbanisme est une clef», in Cahiers Forces vives 5-7, Paris 1955.
- 19 The London Illustrated News, 5. November 1960.
- 20 Le Corbusier, Les Trois Etablissements humains, Coll. Ascoral. Denoël, Paris 1945.